



**You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: Praktyka integracji w warunkach konurbacji górnośląskiej

Author: Jakub Jackiewicz, Piotr Czech, Jacek Barcik

Citation style: Jackiewicz Jakub, Czech Piotr, Barcik Jacek. (2010). Praktyka integracji w warunkach konurbacji górnośląskiej. „Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport” (Vol. 69, 2010, s. 63-72)



Uznanie autorstwa - Licencja ta pozwala na kopiowanie, zmienianie, rozprowadzanie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie pod warunkiem oznaczenia autorstwa.



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Jakub JACKIEWICZ, Piotr CZECH, Jacek BARCIK

PRAKTYKA INTEGRACJI W WARUNKACH KONURBACJI GÓRNOŚLĄSKIEJ

Streszczenie. Rozwój układów osadniczych (miast i obszarów podmiejskich) związany z przemianami społecznymi i gospodarczymi powoduje, że mieszkańcy podróżują po coraz większych obszarach, wykraczających poza granice administracyjne pojedynczej gminy. Powstanie nowych źródeł ruchu, takich jak: osiedla, zakłady pracy, centra handlowe i usługowe, a także zmiana funkcji poszczególnych obszarów, powodują powstanie potrzeb przemieszczania się na całym powiązanym obszarze zurbanizowanym. Ze względu na uwarunkowania prawne podmiotem odpowiedzialnym za funkcjonowanie transportu miejskiego jest jednak pojedyncza gmina. Ta decentralizacja powoduje tendencję do powstawania zdeintegrowanych systemów transportu miejskiego. Na obszarach zurbanizowanych występuje więc potrzeba działań zmierzających do integracji transportu miejskiego na określonym obszarze. W wyniku działań integracyjnych na obszarze określonego regionu powinien powstać system transportu zbiorowego, który będzie uwzględniał przede wszystkim oczekiwania pasażerów. W artykule przedstawiono praktyki związane z integracją transportu miejskiego, stosowane w konurbacji górnośląskiej.

INTEGRATION PRACTICES IN CONDITIONS OF UPPER SILESIA CONURBATION

Summary. The development of settlement systems (towns and suburbs) caused by the social and economic changes results in travelling of the inhabitants to farther destinations exceeding the administrative borders of one district. The formation of new types of movement sources such as housing estates, enterprises, shopping and service centres as well as the function change of particular areas imposes the need of movement within the whole mutually-related urbanised system. Due to legal regulations, however, a single district (municipal corporation) is the entity responsible for municipal transport. Such decentralisation influences a tendency to create separate disintegrated municipal transport systems. That is why, in the urbanised regions, there is a need to act in order to integrate the municipal transport system in a given area. As a result of integration actions in an area of a given region a common system of transport should be formed, which will take into account, first and foremost, the needs of passengers. The article presents practices connected with integration of municipal transport applied in Upper Silesia conurbation.

1. WPROWADZENIE

Jeszcze w okresie funkcjonowania Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach władze wojewódzkie zainicjowały pierwszą próbę integracji komunikacji miejskiej WPK, regionalnej PKS oraz kolejowej PKP. Obejmowała ona wprowadzenie wspólnego biletu miesięcznego. Do biletu można było zakupić znaczki uprawniające do przejazdu koleją i autobusami PKS w cenach ogólnokrajowych oraz znaczków WPK w cenie z rabatem od 90 do 120 zł. Bilet ten funkcjonował od grudnia 1987 r. [1].

Przemiany gospodarcze przełomu lat 80. i 90. spowodowały fundamentalne zmiany w organizacji transportu miejskiego i w konsekwencji w systemach taryfowych. Dotychczas WPK obsługiwało komunikację miejską na obszarze całego ówczesnego województwa katowickiego i na całym tym obszarze obowiązywała jednolita organizacja przewozów, wspólny układ linii i zintegrowana taryfa. Podział WPK na niezależne przedsiębiorstwa, który nastąpił 1 października 1991 r., spowodował istotne komplikacje w finansowaniu przewozów. Ustalono bowiem, że każde z przedsiębiorstw będzie mieć udział w podziale dochodów ze sprzedaży biletów w zależności od gminy, na terenie której znajdowała się zajezdnia. Część peryferyjnych przedsiębiorstw całkowicie odłączyła się od wspólnego biletu, a pozostałe PKM-y rozprowadzały swoje bilety (częściowo o takim samym wzorze), jednak były one wzajemnie honorowane. Obowiązywała zasada, że każde przedsiębiorstwo może rozprowadzać bilety tylko na terenie swoich gmin, jednak nie była ona przestrzegana (nawet pomimo wprowadzenia w 1993 r. centralnej koordynacji). Skomplikowany system wzajemnych rozliczeń powodował konflikty, np. w sprawie prowadzenia punktów sprzedaży (kolektur) w niektórych gminach, które obsługiwane były przez różne przedsiębiorstwa. Władze wojewódzkie od 1 marca 1993 r. wyodrębniły bilety tramwajowe – miało to na celu określenie udziału tramwajów w przewozach, jednak spowodowało dalszą dezintegrację systemu.

Oprócz porozumień i umów dotyczących honorowania biletów lub emisji wspólnych biletów (tabela 1) stosowane było tymczasowe dopuszczenie do honorowania biletów w związku z sytuacjami awaryjnymi [3, 4, 5, 6, 7, 8]. Najczęściej taką sytuacją był strajk komunalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych. W tym czasie na podstawie zawieranych na bieżąco porozumień stosowano takie rozwiązania, jak honorowanie biletów KZK GOP przez przewoźników Polskich Kolei Państwowych [2], a nawet przewoźników prywatnych, obsługujących własne linie komercyjne.

Tabela 1

Chronologia wydarzeń integracji taryfowo-biletowej w konurbacji górnośląskiej

Data	Wydarzenie
01.10.1991	podział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego i likwidacja zintegrowanej taryfy WPK
01.10.1991	odejście się od systemu wspólnego biletu przedsiębiorstw PKM Racibórz, PKM Olkusz, PKM Czechowice-Dziedzice, PKM Zawiercie – wprowadzenie własnych biletów
1991-1993	przedsiębiorstwa z obszaru konurbacji górnośląskiej stosują wspólną taryfę, bilety są wzajemnie honorowane
1991	wprowadzenie własnej odrębnej taryfy przez MZK Jastrzębie-Zdrój na obszarze ROW

cd. tabeli 1

01.01.1993	wprowadzenie własnej odrębnej taryfy przez ZKKM Jaworzno na obszarze czterech gmin wschodniej części województwa
01.03.1993	wprowadzenie przez władze wojewódzkie systemu z odrębnym biletem tramwajowym, emitowanym przez PKT Katowice, oraz jednym biletem autobusowym, emitowanym również przez PKT (PKT gromadziło wpływy ze sprzedaży biletu autobusowego i miało rozdzielać je między przedsiębiorstwa wg klucza pracy eksploatacyjnej w IV kwartale 1992 r. Jednak przedsiębiorstwa otrzymały bilety w cenie druku i konkurowały między sobą w sprzedaży tych biletów, co doprowadziło do wzrostu prowizji za sprzedaż, a wpływy ze sprzedaży pozostały w PKM-ach i nie trafiły do PKT)
01.07.1993	rozpoczęcie emisji własnych biletów przez KZK GOP na obszarze centralnych gmin konurbacji górnośląskiej
01.07.1993	zawarcie unii biletowej między MZKP Świerklaniec, PKM Gliwice, PKM Bytom, PKM Tychy – strony porozumienia emitują własne bilety (różniące się identyfikatorem literowym) wg jednolitej taryfy, wzajemnie honorowane
01.03.1994	wypowiedzenie przez KZK GOP finansowania linii wspólnych z ZKKM Jaworzno
03.1994	wprowadzenie odrębnej taryfy przez MZKP i PKM Tychy
01.03.1994	porozumienie KZK GOP i MZKP – wzajemne honorowanie biletów
01.04.1994	zmiana zasad funkcjonowania biletów miesięcznych autobusowo-tramwajowych KZK GOP – przestały być biletami wspólnymi z PKT, które otrzymywało zapłatę za korzystanie przez pasażerów KZK GOP z tramwajów
01.11.1994	porozumienie KZK GOP i MZKP – utworzenie wspólnego systemu taryfowego
12.1994	rozwiązanie unii biletowej w wyniku podpisania przez MZKP porozumienia z KZK GOP i przystąpienia Bytomia do KZK GOP
01.01.1995	wypowiedzenie przez KZK GOP porozumienia z PKM Tychy – zaprzestanie wzajemnego honorowania biletów na liniach wspólnych (jako powód wypowiedzenia podano brak informacji w autobusach PKM o honorowaniu biletów i z dniem 1 stycznia 1995 r. KZK GOP uruchomił 10 własnych nowych linii autobusowych na trasach dotychczasowych linii wspólnych – linie PKM Tychy nr E-1, 4, 29, 31, 36, 45, 54, 95, 652, 863, nowe linie KZK GOP nr 149, 653, 688, 788, 888, 931, 952, 995)
01.01.1996	wystąpienie Rybnika z MZK Jastrzębie-Zdrój, wprowadzenie odrębnej taryfy
01.02.1996	porozumienie MZKP i PKS Zawiercie – honorowanie wszystkich biletów MZKP na linii PKS Zawiercie-Tarnowskie Góry/Bytom (na obszarze gmin MZKP)
01.02.1996	porozumienie MZKP i PKS Lubliniec – honorowanie wszystkich biletów MZKP na odcinku linii PKS Tarnowskie Góry-Krupski Młyn
01.01.1997	porozumienie KZK GOP i MZK Jastrzębie-Zdrój – honorowanie wszystkich biletów MZK na linii nr 194 KZK GOP

cd. tabeli 1

01.01.1997	porozumienie MZK Tychy i PKT Katowice – emisja wspólnego biletu ważnego na liniach tyskich oraz tramwajowych (bilet emitował MZK Tychy, a PKT Katowice otrzymywało 45% ceny nominalnej od każdego sprzedanego biletu)
01.07.1997	porozumienie KZK GOP i MZK Tychy – emisja wspólnego biletu o symbolu KSC
01.01.1998	porozumienie KZK GOP i PUK SANiKO Myszków – honorowanie biletów miesięcznych KZK GOP na linii nr 2 SANiKO oraz ulg KZK GOP przy zakupie biletów jednorazowych SANiKO
01.01.1998	porozumienie KZK GOP i PKS Zawiercie – honorowanie biletów miesięcznych KZK GOP na linii nr 719 PKS oraz ulg KZK GOP przy zakupie biletów jednorazowych PKS
01.01.2000	wystąpienie Jaworzna z ZKKM, wprowadzenie odrębnej taryfy
11.02.2000	przejęcie przez KZK GOP organizacji komunikacji tramwajowej – bilety KZK GOP ważne na liniach tramwajowych (dotychczasowe bilety tramwajowe emitowane PKT zostały wycofane ze sprzedaży – zachowały ważność do końca lutego 2000 r., bilety okresowe – do końca swojego terminu ważności, w dniu 18 lutego 2000 r. komisyjnie spalono bilety wycofane ze sprzedaży i zwrócone do magazynu), jednocześnie likwidacji uległ bilet wspólny MZK Tychy i PKT Katowice
10.05.2000	wypowiedzenie przez PKS Lubliniec porozumienia z MZKP – zaprzestanie honorowania biletów MZKP na odcinku linii PKS Tarnowskie Góry-Krupski Młyn
01.01.2001	rozszerzenie porozumienia o honorowaniu biletów MZKP przez PKS Zawiercie o obszar gmin KZK GOP
01.08.2002	porozumienie między KZK GOP, Województwem Śląskim i PKP – emisja wspólnego biletu o symbolu ATP
01.01.2004	zmiana porozumienia KZK GOP i MZK Jastrzębie-Zdrój – na linii nr 194 KZK GOP honorowane są tylko bilety miesięczne MZK
01.02.2004	wypowiedzenie porozumienia między KZK GOP, Województwem Śląskim i PKP – likwidacja biletu ATP
01.02.2004	wypowiedzenie przez MZK Tychy porozumienia z KZK GOP – likwidacja biletu KSC
01.02.2005	zmiana porozumienia MZKP i PKS Zawiercie – honorowanie biletów wyłączono na terenie gmin KZK GOP
01.05.2009	wypowiedzenie porozumienia MZKP i PKS Zawiercie – likwidacja linii PKS Zawiercie-Tarnowskie Góry

2. PRZYKŁADY INTEGRACJI TARYFOWO-BILETOWEJ W KONURBACJI GÓRNOŚLĄSKIEJ

31 stycznia 2004 r. przestały obowiązywać dwa porozumienia, bardzo istotne z punktu widzenia integracji taryfowo-biletowej w konurbacji górnośląskiej. Ich rozwiązanie oznaczało duży krok wstecz w procesie integracji. Mowa o porozumieniach, na mocy których funkcjonowały bilety oznaczone symbolami KSC i ATP.

Bilet KSC był wspólnym biletem miesięcznym KZK GOP i MZK Tychy – umożliwiał nieograniczoną liczbę podróży na obszarze całej sieci komunikacyjnej tych dwóch organizatorów, a także MZKP Tarnowskie Góry. Była to oferta skierowana do pasażerów, którzy swoje podróże rozpoczynali i kończyli w punktach obsługiwanych tylko przez jednego organizatora (np. z Łazisk Górnych do Sosnowca) oraz do tych pasażerów, którzy korzystali z transportu zbiorowego na ciągach obsługiwanych przez obu organizatorów (np. Katowice – Mikołów). Podział wpływów ze sprzedaży tego biletu opierał się na dwuelementowym kluczu. Uwzględniana była zarówno podaż (udział rozkładowej oferty przewozowej każdego z organizatorów na całym obszarze), jak i popyt (udział oferty na wspólnych ciągach). Waga poszczególnych elementów określana była na podstawie badań marketingowych [9]. Do mierzenia udziału oferty przewozowej wykorzystano wozokilometry, nie uwzględniano tym samym wielkości i jakości taboru. Bilet KSC wprowadzono 1 lipca 1997 r. Jego likwidacja spowodowana była wycofaniem się MZK Tychy z finansowania przedsięwzięcia, co tłumaczono względami ekonomicznymi [10].

Bilet ATP był również biletem miesięcznym, jednak o zupełnie innej konstrukcji. Był to bilet emitowany od 1 sierpnia 2002 r. przez PKP Przewozy Regionalne i sprzedawany w kasach kolejowych. Kolejowy bilet miesięczny (nabywany na wybraną relację przewozową) stawał się automatycznie biletem ATP po spełnieniu dwóch warunków – relacja, na jaką był sprzedany, musiała być dłuższa niż 20 kilometrów i musiała obejmować jedną ze stacji na określonym umownie obszarze. Tym samym posiadacz takiego biletu nabywał uprawnienie do podróży na całej sieci komunikacyjnej KZK GOP i MZKP oraz na wybranej relacji kolejowej. Wśród nabywców tego biletu wyróżniono cztery grupy pasażerów:

- osoby, które dotychczas korzystały z biletów kolejowych na odcinkach dłuższych niż 20 km (otrzymywali oni niejako w promocji dodatkową ofertę w postaci możliwości podróżowania po sieci KZK GOP i MZKP),
- osoby, które dotychczas korzystały z biletów kolejowych, ale na odcinkach krótszych niż 20 km (poszerzenie uprawnień wymagało od nich kupna droższego biletu),
- osoby, które wcześniej korzystały tylko z biletów komunikacji miejskiej (aby nabyć uprawnienia do podróżowania koleją musiały kupić droższy bilet kolejowy),
- osoby, które wcześniej korzystały zarówno z biletów kolejowych, jak i komunikacji miejskiej (uzyskały tym samym możliwość nabycia tylko jednego biletu z dużym rabatem).

Bilet ATP posiadał dwie zasadnicze wady związane z jego dystrybucją. Sprzedawany był wyłącznie w kasach kolejowych, co oznaczało bardzo ubogą sieć dystrybucji w porównaniu z siecią sprzedaży biletów KZK GOP. Dla pasażerów, którzy korzystali dotychczas tylko z komunikacji miejskiej, oznaczało to konieczność udania się na dworzec kolejowy i rezygnacji z dotychczasowych przyzwyczajzeń. Aby to zrobić musieli jednak dowiedzieć się o istnieniu tej oferty. Drugą wadą dystrybucji biletu ATP była bowiem fatalna promocja i informacja o nim. KZK GOP nie był bowiem zainteresowany promocją tego biletu z uwagi na jego system rozliczeń. W cenniku KZK GOP i w jakichkolwiek informacjach taryfowych nie znalazła się nawet wzmianka o istnieniu biletu ATP. Rozliczenia polegały na przekazywaniu przez Urząd Marszałkowski środków na rzecz KZK GOP jako rekompensaty za utracone przychody związane z faktem podróżowania pasażerów z biletem kolejowym ATP. Kwota ta jednak nie była związana z rzeczywistymi stratami KZK GOP, lecz była ustalana arbitralnie, zgodnie z aktualnymi decyzjami politycznymi. Brak porozumienia między KZK GOP a Urzędem Marszałkowskim odnośnie finansowania komunikacji zbiorowej był powodem wycofania biletu ATP z obiegu z końcem stycznia 2004 r. Jak podawał Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach, bilet ATP kupowało w ciągu miesiąca od 8 do 10 tys. osób [8]. Popularność tego biletu z pewnością byłaby dużo większa,

gdyby przeprowadzono optymalizację sieci połączeń autobusowych (przekierowaniu oferty z tras dublujących na prostopadłe trasy dowożące do stacji kolejowych) oraz przy odpowiedniej promocji tej oferty.

Według stanu na koniec marca 2010 r., KZK GOP uczestniczy w czterech porozumieniach taryfowo-biletowych. Najstarszym z nich i jednocześnie przedstawianym jako rozwiązanie modelowe, jest porozumienie zawarte z MZKP Tarnowskie Góry. Składają się na niego dwie umowy – jedna, dotycząca spraw taryfowo-biletowych, a druga, dotycząca spraw przewozowych. W umowie taryfowo-biletowej określono, że emisją i dystrybucją biletów zajmuje się KZK GOP. MZKP jedynie sprzedaje bilety jako jeden z dystrybutorów (otrzymuje za to prowizję jak inni sprzedawcy). Wpływy z biletów gromadzi KZK GOP, a następnie są one rozdzielane wg odpowiedniego przelicznika. Pierwszy przelicznik określono na podstawie sprzedaży biletów w pierwszym półroczu 1994 r. i wyniósł on 85,2364% dla KZK GOP i 14,7636% dla MZKP [8]. Przelicznik ten był wielokrotnie zmieniany, przede wszystkim przy okazji przystępowania nowych gmin do KZK GOP. Ostatnia zmiana przelicznika miała miejsce w 2008 r. (obowiązująca od 1 lutego 2008 r.) i była ona jednocześnie przedmiotem sporu między stronami porozumienia. KZK GOP wypowiedział nawet umowę, jednak później konflikt został zażegnany i wypowiedzenie wycofane. Ostatecznie uzgodniono podział wpływów na 94,5046% dla KZK GOP i 5,4954% dla MZKP [8]. Druga umowa precyzuje rozliczenia zadań przewozowych. Druga strona umowy traktowana jest bowiem w rozliczeniach prawie jak zwykły przewoźnik – otrzymuje zapłatę za faktycznie zrealizowane wozokilometry na terenie drugiego związku (KZK GOP za kursy po terenie MZKP, a MZKP za kursy po terenie KZK GOP). Wysokość wynagrodzenia równa jest stawce, jaka płacono jest operatorowi faktycznie wykonującemu przewozy.

Porozumienie taryfowo-biletowe obowiązujące między KZK GOP a MZKP jest dla pasażerów bardzo korzystne – nie muszą oni zwracać uwagi na to, kto jest organizatorem danej linii, jaki kupić lub skasować bilet i czy określone uprawnienia są ważne na danej linii. Obowiązuje jedna taryfa, jeden cennik i jeden wzór biletów. Różnią się jedynie słupki przystankowe i w niewielkim stopniu oznakowanie pojazdów.

Spośród dwustronnych porozumień taryfowych dotyczących linii wspólnych, jakich w połowie lat 90. zawierano sporo (niektóre były honorowane zwyczajowo), do dnia dzisiejszego pozostało jedno – między KZK GOP a MZK Jastrzębie-Zdrój. MZK występuje tu jako reprezentant gminy Czerwionka-Leszczyny. Porozumienie dotyczy honorowania na linii 194, łączącej Gliwice z Czerwionką-Leszczyny i organizowanej przez KZK GOP, biletów MZK Jastrzębie-Zdrój. Obowiązuje od 1 stycznia 1997 r. [11], przed wstąpieniem Gliwic do KZK GOP prawdopodobnie bilety również były honorowane na podstawie porozumienia bezpośrednio z PKM Gliwice. Do końca 2003 r. honorowane były wszystkie rodzaje biletów, a od 1 stycznia 2004 r. już tylko bilety miesięczne. Ważne są one na całej trasie linii, lecz rozliczenie dotyczy tylko obszaru gminy Czerwionka-Leszczyny. Jednostką rozliczeniową są wozokilometry – tak więc rozliczenie obejmuje zupełnie inny element niż oferta skierowana do pasażerów. MZK dopłaca w imieniu Czerwionki-Leszczyny określoną kwotę do każdego wozokilometra wykonanego przez autobusy linii 194 na terenie tej gminy. Porozumienie jest atrakcyjną ofertą dla mieszkańców gminy, na terenie której funkcjonują linie obu organizatorów, jednak jego podstawową wadą jest brak informacji dla pasażerów. W pojazdach i na przystankach nie zamieszczono informacji o możliwości korzystania z biletów MZK na tej linii.

Podobnej konstrukcji co porozumienie w Czerwionce-Leszczynie są umowy dotyczące niepełnej integracji taryfowo-biletowej w Siewierzu. Ze względu na specyfikę potrzeb przewozowych w tej gminie, po wstąpieniu Siewierza do KZK GOP (co nastąpiło 1 stycznia

1998 r.) zawarte zostały dwie umowy na honorowanie biletów miesięcznych emitowanych przez KZK GOP na liniach innych przewoźników. Pierwszą z nich jest linia 2, obsługiwana przez Przedsiębiorstwo Usług Sanitarnych i Komunikacyjnych „SANiKO” Sp. z o.o. z Myszkowa, kursująca w relacji Siewierz – Myszków [12], a drugą linia łącząca Siewierz z Zawierciem, obsługiwana przez Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej z Zawiercia (ob. PKS S.A.), którą oznaczono z tej okazji numerem 719 [13]. Dzięki tym umowom pasażerowie mogli poruszać się w różnych kierunkach, korzystając z jednego biletu miesięcznego. Od 1 stycznia 1999 r. (na linii 719) [14] i od 1 stycznia 2000 r. (na linii 2) [15] rozszerzono umowę o honorowanie ulg ustanowionych przez KZK GOP przy zakupie biletów jednorazowych na przejazdy tymi liniami. KZK GOP płacił przewoźnikom za honorowanie biletów i ulg, jednak jednostką rozliczeniową (podobnie jak w przypadku linii 194) nie była liczba biletów czy też pasażerokilometrów, lecz wozokilometrów wg rozkładu jazdy. Płatna była tylko praca eksploatacyjna wykonywana w granicach gminy Siewierz. Rozkład jazdy podlegał wzajemnym uzgodnieniom, w praktyce ustalany był przez KZK GOP (ulegał on tylko niewielkim zmianom na przestrzeni lat). Do dnia dzisiejszego pozostawiono obowiązujący zapis, że honorowane są tylko bilety miesięczne – pasażerowie korzystający z pozostałych biletów okresowych (w szczególności kwartalnych oraz dwumiesięcznych – wakacyjnych) formalnie nie mogą z nich korzystać na tych liniach. W praktyce są one jednak uwzględniane. Pod koniec 2003 i w 2004 r. rozważano rozwiązanie tych dwóch porozumień, co argumentowano niewielką liczbą pasażerów korzystających z usługi [16, 17]. Ostateczne jednak umowy zostały przedłużone i obowiązują do dziś. Należy zauważyć, że choć z punktu widzenia całej sieci KZK GOP integracja taryfowo-biletowa na dwóch peryferyjnych liniach w Siewierzu ma niewielkie znaczenie, o tyle dla społeczności lokalnej jest to duże udogodnienie [9].

Należy jeszcze wspomnieć o próbie wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej pomiędzy KZK GOP a PKM Jaworzno na liniach w Katowicach. Propozycja takiej integracji związana była z wprowadzeniem przez KZK GOP od 3 grudnia 2005 r. zmian tras linii autobusowych wjeżdżających do centrum Katowic od strony Mysłowic. Ze względu na prace przy przebudowie kanalizacji w ciągu ul. 1 Maja i Warszawskiej w Katowicach, zdecydowano się na skrócenie wszystkich linii do pętli tramwajowej w Zawodziu, skąd pasażerowie dojeżdżali do centrum liniami tramwajowymi. Linie PKM Jaworzno (oznaczone E i J) również mogły zostać skrócone, co przyniosłoby korzyści dla przedsiębiorstwa w postaci mniejszej liczby taboru i kierowców zatrudnionych do obsługi linii oraz wyższej punktualności (linie nie byłyby narażone na utrudnienia w ruchu i kongestie). Dodatkowym argumentem były zmiany organizacji ruchu w rejonie ul. Dworcowej i Mariackiej w Katowicach, które uniemożliwiały wytrasowanie linii autobusowych w sposób umożliwiający obsługę dotychczasowych przystanków. Warunkiem skrócenia linii PKM Jaworzno było wprowadzenie honorowania biletów emitowanych przez PKM na liniach tramwajowych KZK GOP na odcinku od Zawodzia do centrum Katowic. PKM płaciłby KZK GOP określoną kwotę za możliwość korzystania z linii tramwajowych przez pasażerów z biletami PKM. Ostatecznie nie zdecydowano się na podpisanie żadnego porozumienia w tej sprawie, a wpływ na to miały następujące kwestie:

- PKM Jaworzno rozliczał się z miastem Jaworzno, uwzględniając m.in. wielkość pracy eksploatacyjnej (w wozokilometrach), skrócenie linii oznaczałoby zmniejszenie pracy eksploatacyjnej, ale wiązałoby się z płatnościami za honorowanie biletów, które nie mogły być uwzględnione w rozliczeniach z miastem, co spowodowałoby utratę przychodów ze strony PKM;
- PKM Jaworzno korzystał już wówczas z karty elektronicznej jako nośnika biletów okresowych, honorowanie tych biletów na liniach KZK GOP wiązałoby się

z koniecznością wyposażenia kontrolerów biletów w odpowiednie czytniki, gdyż samo okazanie karty (bez odczytu jej zawartości) nie mogło być stosowane (karty wydawane są nieodpłatnie każdemu chętnemu, więc prowadziłyby to do nadużyć).

Obecnie integracja transportu zbiorowego na obszarze konurbacji katowickiej i jej otoczenia jest zdecydowanie niewystarczająca. Po okresie rozszerzania działalności KZK GOP na kolejne gminy i włączenia komunikacji tramwajowej do sieci organizowanej przez KZK GOP (co było de facto częściowym przywróceniem stanu sprzed 1993 r.) nastąpiła stagnacja w dalszych działaniach integracyjnych. Wydaje się, że formuła KZK GOP w obecnych warunkach wyczerpuje się [18] i konieczne są zmiany w aktywności podmiotów samorządowych w zakresie integracji i rozwoju transportu publicznego. Porozumienia w sprawie honorowania biletów są często nietrwałe, a przyczyny tego stanu rzeczy należy szukać w niestabilnej formule finansowania. Pomimo istnienia ogromnej społecznej presji na kontynuowanie procesu integracji – w szczególności integracji taryfowo-biletowej między KZK GOP a koleją oraz między KZK GOP a MKZ Tychy i PKM Jaworzno – nie widać efektów. Na wszystkie postulaty związane z integracją taryfową odpowiedzią ma być wdrożenie Śląskiej Karty Usług Publicznych. Istnieją jednak obawy, że wdrożenie karty elektronicznej spowoduje wyłącznie integrację nośnika biletu, a nie wprowadzenie atrakcyjnych ofert taryfowych.

W tym stanie rzeczy bardzo pozytywnie przez pasażerów przyjęta została inicjatywa MKZ Tychy, znana pod nazwą handlową „Pomarańczowy bilet”. Związana jest ona z przywróceniem kursowania pociągów pasażerskich na linii kolejowej Katowice – Tychy Miasto. Jest to elementem projektu „Szybkiej Kolei Regionalnej”, realizowanego obecnie przez województwo śląskie oraz gminy Katowice i Tychy. W pierwszym etapie uruchomione zostało nowe połączenie kolejowe, a kursy obsługiwane są jednostkami elektrycznymi Stadler ETR150 (seria PKP EN75, nazwa handlowa „Flirt”) [19]. Cztery jednostki zakupił samorząd wojewódzki i przekazał w użytkowanie spółce PKP Przewozy Regionalne. Nowe połączenie uruchomiono 14 grudnia 2008 r. – w pierwszym rozkładzie jazdy założono kursowanie 37 par pociągów w dni robocze oraz 31 par w dni wolne. Miasto Tychy w ramach projektu przywróciło funkcjonowanie dwóch przystanków kolejowych (Tychy Miasto i Tychy Zachodnie) oraz wprowadziło zmiany w ofercie komunikacji miejskiej (uruchomienie dodatkowych kursów na liniach trolejbusowych oraz koordynacja rozkładów jazdy z koleją). Istotnym elementem projektu jest wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej. „Taryfa Pomarańczowa” (taką nazwę handlową przyjęto dla tego produktu) polega na emisji przez MKZ Tychy dodatkowych biletów, które ważne są w pociągach oraz w tyskiej komunikacji miejskiej [20]. Bilety jednorazowe ważne są wg następujących zasad [21]:

- przy podróży z Tychów do Katowic: bilet jest ważny w autobusie lub trolejbusie przez 30 minut od momentu skasowania, a rozpoczęcie podróży pociągiem na podstawie tego biletu musi nastąpić do 60 minut od pierwszego skasowania (bilet kasowany jest ponownie przez konduktora w pociągu i zachowuje swoją ważność do momentu dotarcia do stacji Katowice),
- przy podróży z Katowic do Tychów: bilet jest kasowany przez konduktora na stacji Katowice i zachowuje swoją ważność do stacji Tychy, Tychy Zachodnie lub Tychy Miasto, rozpoczęcie podróży tyskim autobusem lub trolejbusiem na podstawie tego samego biletu musi nastąpić do 60 minut od momentu pierwszego skasowania w pociągu przez konduktora (bilet kasowany jest ponownie w autobusie lub trolejbusie i zachowuje ważność przez 30 minut od momentu skasowania).

Ponadto, w ofercie znajduje się bilet miesięczny, który obowiązuje na wszystkich liniach autobusowych i trolejbusowych na terenie Tychów oraz w pociągach SKR. W pociągach

ważne są także zwykłe bilety kolejowe emitowane przez spółkę Przewozy Regionalne, jednak bez prawa przesiadki na autobusy lub trolejbusy MZK.

Oprócz integracji taryfowo-biletowej spotykane są też przykłady innych poziomów integracji, jednak są one sporadyczne. W niewielkim stopniu wykorzystywana jest wspólna infrastruktura dla transportu pasażerskiego różnych przewoźników (organizatorów) lub o różnym zasięgu. Jedynie na dworcach autobusowych wyznaczone są stanowiska dla przewoźników regionalnych czy krajowych (w Katowicach, Bytomiu, Rybniku, czy Jastrzębiu-Zdroju). Brakuje w tym zakresie wspólnej informacji.

Spotykany jest przejaw integracji w zakresie informacji pasażerskiej pomiędzy KZK GOP a MZDiM Jaworzno (wcześniej PKM Jaworzno) – na tablicach z rozkładami jazdy na przystankach KZK GOP umieszczane są również rozkłady jazdy linii jaworznickich (z odpowiednią adnotacją, że obowiązują tam inne bilety). We wszystkich pozostałych przypadkach poszczególni przewoźnicy lub organizatorzy wieszają swoje własne tablice rozkładowe lub wręcz ustawiają własne słupki przystankowe.

Bibliografia

1. Duda W.: Wspólny bilet miesięczny na Śląsku. Eksploatacja kolei, nr 4–5/1988.
2. Uchwała nr 26/2008 Zarządu KZK GOP z dnia 18 marca 2008, w sprawie wzajemnego honorowania biletów okresowych emitowanych przez KZK GOP i „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.
3. Mazur B.: Zarys historii biletów komunikacji miejskiej w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Sekcja Historyczna Klubu Miłośników Transportu Miejskiego, Chorzów 2001.
4. Czernicki Z.: Czujemy się odpowiedzialni wobec gmin i pasażerów. Rozmowa z Jerzym Orenowiczem. Komunikacja Publiczna nr 1(5).
5. Tomanek R.: Integracja taryfowo-biletowa w praktyce. Komunikacja Publiczna, nr 2(6).
6. Dydkowski G.: Jak gmina wylicza dotacje? Komunikacja Publiczna, nr 2.
7. Dydkowski G. Sobański K.: Od monopolu, scentralizowanego zarządzania własności państwowej do rynku, integracji własności komunalnej i prywatnej. Komunikacja Publiczna nr 1(23).
8. Rzeczycki T.: Dzieje wspólnych biletów. Montes Tarnovicensis, nr 33, 34-35, 36, grudzień 2008 r. – marzec 2009 r.
9. Mazur B.: Zahamowanie procesów integracji taryfowo-biletowej w transporcie pasażerskim Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Transport Miejski i Regionalny, nr 6/2004.
10. Wycofanie biletu KSC. Komunikat Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach, 19 stycznia 2004 r.
11. Umowa nr PZ/142/DO/172/96 z dnia 31 grudnia 1996.
12. Umowa nr PZ/236/DZ/33/DO/40/98 z dnia 26 stycznia 1998.
13. Umowa nr PZ/232/DZ/157/DO/267/97 z dnia 29 grudnia 1997.
14. Umowa nr PZ/255/DZ/170/DO/271/98 z dnia 29 grudnia 1998.
15. Umowa nr PZ/279/DZ/203/DO/314/99 z dnia 29 grudnia 1999.
16. Pismo KZK GOP nr PO-55570/1852/23215/03 z dnia 8 grudnia 2003.
17. Pismo PO-55570/1853/23216/03 z dnia 8 grudnia 2003.

18. Janecki R.: Organizacja transportu publicznego w metropolii górnośląskiej – stan istniejący i kierunki rozwoju. I Forum Transportu Aglomeracyjnego, Warszawa, 25 listopada 2009.
19. Jackiewicz J.: Przywrócenie połączenia kolejowego do stacji Tychy Miasto. Wojewódzki Portal Komunikacyjny, 14 grudnia 2008.
20. Uchwała nr 0150/XXV/534/08 Rady Miasta Tychy z dnia 27 listopada 2008, w sprawie „Taryfy Pomarańczowej”.
21. Zasady korzystania z biletów pomarańczowych. Informacja Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiełło, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego